Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6047**

16. Wahlperiode 11. 07. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/5834 –

Grenzüberschreitender Verkehr zwischen Deutschland und Polen

Vorbemerkung der Fragesteller

Angesichts der wachsenden Klimaprobleme kommt der Verlagerung großer Verkehrsströme auf umweltfreundliche Verkehrsträger eine zentrale Rolle zu. Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Polen wird für die Zukunft mit einer erheblichen Zunahme des Verkehrsaufkommens gerechnet. Es stellt sich die Frage, wie trotz der prognostizierten Verkehrszunahme eine Senkung der CO_2-Emissionen des grenzüberschreitenden Verkehrs möglich ist, um die von der Bundesregierung angestrebten Klimaschutzziele erreichen zu können.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung unterstützt den Klimaschutz nachdrücklich und schafft gute Bedingungen für eine nachhaltige und dauerhaft sichere Mobilität. Sie hat hierfür in den vergangenen Jahren bereits wichtige Akzente gesetzt. Die CO_2-Bilanz des Verkehrs der letzten Jahre zeigt, dass diese Ansätze zielführend sind: Deutschland hat – als bisher einziges Land in der EU – im Verkehrsbereich seit 1999 mit einer Reduktion um ca. 20 Mio. t erstmals eine deutliche Trendwende der bis dahin gestiegenen CO_2-Emissionen erreicht.

Der Europäische Rat hat während der deutschen Ratspräsidentschaft im März dieses Jahres Ziele für die weitere Entwicklung beschlossen: Eine Verringerung des Energieverbrauchs und der Treibhausgas-Emissionen jeweils um 20 Prozent bis 2020, einen Anteil von 20 Prozent der erneuerbaren Energien am Energieverbrauch und einen Anteil von mindestens 10 Prozent am Gesamtkraftstoffverbrauch für Biokraftstoffe.

Deutschland wird im Verkehrsbereich mit der Erfüllung der vom Europäischen Rat beschlossenen Effizienzziele weitere substanzielle CO_2-Einsparungen erreichen. Die hierfür notwendigen Maßnahmen werden in Weiterentwicklung der Nationalen Klimaschutzstrategie aus dem Jahr 2005 in den nächsten Monaten im Einzelnen abgestimmt. Dabei führen spezifische Klimaschutzziele und -maß-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 10. Juli 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

nahmen für bilaterale Verkehre, beispielsweise für den Verkehr zwischen Deutschland und Polen, nicht weiter. CO_2-Emissionen machen an Grenzen nicht halt und umgekehrt ist jede Maßnahme zur CO_2-Reduzierung ein Beitrag zum globalen Klimaschutz.

1. Welche Verkehrs- und Klimaschutzziele hat die Bundesregierung für die grenzüberschreitende deutsch-polnische Verkehrsentwicklung?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

2. Wie haben sich der Verkehr über die deutsch-polnische Grenze und seine verkehrsbedingten Emissionen seit 1990 entwickelt (bitte jahresweise aufschlüsseln nach Straße, Schiene, Flugverkehr und Wasserstraßen)?

3. Wie haben sich der Güterverkehr über die deutsch-polnische Grenze und seine verkehrsbedingten Emissionen seit 1990 entwickelt (bitte jahresweise aufschlüsseln nach Straße, Schiene, Flugverkehr und Wasserstraßen)?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrsentwicklung Deutschland–Polen ergibt sich aus der folgenden Tabelle.

Tabelle 1: Verkehrsentwicklung Deutschland–Polen

Jahr	**Straßenverkehr** (1000 t)[1]			**Eisenbahnverkehr** (1000 t)			**Binnenschifffahrt** (1000 t)		
	Versand	Empfang	Insgesamt	Versand	Empfang	Insgesamt	Versand	Empfang	insgesamt
1991	1 674,6	4 183,4	5 858,0	709,4	776,4	1 485,8	29,2	867,2	896,4
1992	2 317,1	6 581,3	8 898,4	2 313,9	7 355,0	9 668,9	147,4	1 836,8	1 984,2
1993	1 734,1	6 633,2	8 367,3	2 811,4	8 413,6	11 225,0	371,9	2 264,6	2 636,5
1994	2 300,9	6 751,5	9 052,4	2 266,9	8 439,6	10 706,5	228,1	2 320,8	2 548,9
1995	2 789,4	6 680,7	9 470,1	1 421,8	10 483,8	11 905,6	219,8	2 953,6	3 173,4
1996	3 600,7	6 601,9	10 202,6	1 642,1	10 845,3	12 487,4	201,5	3 086,9	3 288,4
1997	4 531,4	6 854,1	11 385,5	2 544,1	9 362,8	11 906,9	201,5	3 088,8	3 290,3
1998	5 204,5	6 596,6	11 801,1	2 726,1	8 988,8	11 714,9	295,6	2 122,2	2 417,8
1999	6 000,7	7 157,2	13 157,9	3 287,5	9 862,5	13 150,0	329,3	2 207,9	2 537,2
2000	6 685,0	7 719,4	14 404,4	2 481,7	8 707,5	11 189,2	615,9	1 928,4	2 544,3
2001	6 804,4	7 405,9	14 210,3	2 087,5	9 104,3	11 191,8	539,3	2 172,5	2 711,8
2002	7 612,3	7 209,1	14 821,4	2 457,6	8 901,6	11 359,2	433,9	1 476,7	1 910,6
2003	11 171,0	10 749,3	21 920,3	2 243,7	9 794,7	12 038,4	251,2	1 797,4	2 048,6

[1] Es handelt sich um Daten aus einer Modellrechnung, die 1987 eingeführt und bis 1993 mehrfach modifiziert wurde. Seit 1996 werden diese Daten nicht mehr veröffentlicht, da sie insgesamt mit zu großen Unsicherheiten behaftet sind. Im Bereich der EU-Außengrenze bis Ende April 2004 und somit auch zu Polen sind diese Unsicherheiten jedoch relativ gering. Für diesen Bereich bilden die an den Grenzen erhobenen Zählkarten die wichtigste Grundlage für die Datenauswertung. Im Rahmen der EU-Osterweiterung und des damit verbundenen Wegfalls der Außengrenzen wurde das Zählkartenverfahren eingestellt.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

4. Mit welcher Zunahme des Verkehrsaufkommens und der Transportmenge im Güterverkehr über die deutsch-polnische Grenze rechnet die Bundesregierung bis zu den Jahren 2015, 2020 und 2025?

Die dem Bundesverkehrswegeplan 2003 zu Grunde liegende Verkehrsprognose geht für den Zeitraum 1997 bis 2015 von hohen Zuwächsen im Verkehr mit Polen aus. Hiernach beträgt die jährliche Steigerungsrate 6,3 Prozent. Dieses Wachstum erfolgt jedoch auf einem vergleichsweise geringen Ausgangsniveau. Der prognostizierte Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs mit Polen liegt – gemessen am gesamten Verkehrsaufkommen – im Jahr 2015 bei rund 4 Prozent. Im Vergleich dazu hat der grenzüberschreitende Güterverkehr Deutschlands mit den EU-15-Staaten am gesamten Verkehrsaufkommen einen prognostizierten Anteil von rund 30 Prozent.

Eine aktualisierte Prognose der räumlichen Verkehrsverflechtung für das Jahr 2025 wird derzeit im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erstellt.

5. Mit welcher Zunahme der Emissionen von CO_2 und anderen klimaschädlichen Gasen durch den Verkehr über die deutsch-polnische Grenze rechnet die Bundesregierung bis zu den Jahren 2015, 2020 und 2025?

6. Wie verteilt sich die zu erwartende Zunahme von Verkehr und Emissionen auf die Verkehrsträger Straße, Schiene, Flugverkehr, Wasserstraßen und auf die Transportentfernungen, und wie hoch ist der jeweilige Anteil des Güterverkehrs (Angaben bitte tabellarisch aufschlüsseln)?

7. Wie verteilt sich die zu erwartende Zunahme von Verkehr und Emissionen auf den Verkehr zwischen Deutschland und Polen, den Verkehr zwischen Deutschland oder Polen und einem Drittstaat, den Verkehr zwischen Drittstaaten, und wie hoch ist der jeweilige Anteil des Güterverkehrs (Angaben bitte tabellarisch aufschlüsseln)?

Die Fragen 5 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung und auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

8. Falls die Bundesregierung die Fragen 1 bis 7 nicht oder nur unvollständig beantworten kann: Warum hat die Bundesregierung darüber keine Informationen?

   Hält sie solche Daten für nicht wichtig für ihre verkehrspolitischen Pläne bzw. Maßnahmen?

9. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um den Verkehrszuwachs so zu steuern, dass der Anstieg der CO_2-Emissionen gebremst bzw. dessen Emissionen abgesenkt werden können?

   Welche konkreten Maßnahmen wurden bereits eingeleitet und welche Abkommen dazu mit der polnischen Seite geschlossen?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

10. Welche Grenzübergänge (Straße und Schiene) zwischen Polen und Deutschland existieren gegenwärtig?

    Durch welche Verkehrsarten und mit welchen Beschränkungen können diese jeweils genutzt werden (Angaben bitte tabellarisch aufschlüsseln)?

Die Grenzübergänge (Straße und Schiene) zwischen Polen und Deutschland sowie die jeweils zugelassene Nutzung ist aus der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 2: Grenzübergänge Deutschland–Polen

Name des Grenzüberganges	Art	Verkehrsarten
Ahlbeck–Swinemünde (Swinoujscie)	Straße	Personenverkehr: Fußgänger und Fahrradfahrer (ohne Motor) sowie Buspendelverkehr
Garz–Swinemünde (Swinoujscie)	Straße	Personenverkehr: Fußgänger und Fahrradfahrer (ohne Motor) und Busse
Linken–Neu Linken (Lubieszyn)	Straße	Personen- und Warenverkehr
Grambow–Stettin (Szczecin Gumience)	Eisenbahn	Personen- und Warenverkehr
Pomellen Autobahn–Kolbitzow (Kolbaskowo)	Straße	Personen- und Warenverkehr
Tantow–Stettin (Szczecin Gumience)	Eisenbahn	Personen- und Warenverkehr
Schwedt–Nieder Kränig (Krainik Dolny)	Straße	Personen- und Warenverkehr
Küstrin-Kietz–Küstrin (Kostrzyn)	Eisenbahn	Personen- und Warenverkehr
Frankfurt/Oder Stadtbrücke–Slubice	Straße	Personenverkehr, ausgenommen Reisebusse
Frankfurt/Oder–Kunersdorf (Kunowice)	Eisenbahn	Personen- und Warenverkehr
Frankfurt/Oder (Autobahn)–Schwetig (Swiecko)	Straße	Personen- und Warenverkehr
Guben–Guben (Gubin)	Eisenbahn	Personen- und Warenverkehr
Guben–Guben (Gubin)	Straße	Personenverkehr
Forst–Skaren (Zasieki)	Eisenbahn	Personen- und Warenverkehr
Forst Autobahn–Erlenhorst (Olszyna)	Straße	Personen- und Warenverkehr
Bad Muskau–Lugnitz (Leknica)	Straße	Personenverkehr, Warenverkehr bis 3,5 t
Horka–Kohlfurt (Wegliniec)	Eisenbahn	Warenverkehr
Görlitz–Görlitz (Zgorzelec)	Straße	Personenverkehr mit Ausnahme von Reisebussen und Gelegenheitsbeförderung von Personen und Bussen
Görlitz–Görlitz (Zgorzelec)	Eisenbahn	Personen- und Warenverkehr
Zittau (Chopinstraße)–Klein Schönau (Sieniawka)	Straße	Personenverkehr, Warenverkehr bis 7,5 t, örtlicher LKW-Verkehr ohne Tonnagebegrenzung
Küstrin-Kietz–Küstrin (Kostrzyn)	Straße	Personenverkehr, Warenverkehr bis 7,5 t unter Ausschluss von Lafettenfahrzeugen, von Waren, die einer tierärztlichen Kontrolle unterliegen und gefährlichen Ladungen
Hohenwutzen–Niederwutzen (Osinow Dolny)	Straße	Personenverkehr, Warenverkehr mit Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 t
Zittau Friedenstraße–Poritsch (Porajow)	Straße	Personenverkehr mit Ausnahme von Bussen, Warenverkehr bis 3,5 t
Ludwigsdorf (Autobahn)–Hennersdorf (Jedrzychowice)	Straße	Personen- und Warenverkehr
Ostritz–Ostritz Bhf. (Krzewina Zgorzelecka)	Straße	Personenverkehr: Fußgänger und Fahrradfahrer (ohne Motor)

Name des Grenzüberganges	Art	Verkehrsarten
Podrosche–Priebus (Przewoz)	Straße	Personenverkehr mit Ausnahme von Bussen, Warenverkehr bis 3,5 t
Rosow–Rosow (Rosowek)	Straße	Personenverkehr, mit Ausnahme von Bussen, Warenverkehr bis 3,5 t
Guben–Gubinchen (Gubinek)	Straße	Personen- und Warenverkehr, mit Ausnahme von Waren, die einer tierärztlichen Kontrolle unterliegen
Mescherin–Greifenhagen (Gryfino)	Straße	Personenverkehr: Fußgänger, Fahrradfahrer und PKW
Forst–Skaren (Zasieki)	Straße	Personenverkehr, Warenverkehr bis 3,5 t
Hagenwerder–Radmeritz (Radomierzyce)	Straße	Personenverkehr, Warenverkehr bis 7,5 t
Bad Muskau (Park Muzakowski)–Łęknica	Straße	Personenverkehr: Fußgänger
Deschka–Piensk	Straße	Personenverkehr: Fußgänger und Radfahrer

11. Welche weiteren Grenzübergänge für welche Verkehrsarten und mit welchen Beschränkungen sollten nach den Vorstellungen der Bundesregierung eingerichtet werden?

    In welchem Zeitrahmen ist die Realisierung geplant?

Mit der polnischen Seite ist vereinbart, zunächst die in der folgenden Tabelle aufgelisteten weiteren Grenzübergänge einzurichten.

Tabelle 3: Weitere Grenzübergänge Deutschland–Polen

Name des Grenzübergangs	**Art**	**Verkehrsarten**	**Zeitrahmen**
Krauschwitz–Lugnitz (Łęknica)	Straße	Personenverkehr	Geplanter Baubeginn: 2008, Fertigstellung ist für 2009 vorgesehen. Die Öffnung des Grenzübergangs erfolgt auf jeden Fall erst nach dem vollständigen Inkrafttreten des Schengener Übereinkommens in der Republik Polen
Ahlbeck–Swinemünde (Świnoujście)	Eisenbahn	Personenverkehr	Fertigstellung geplant bis Mitte Oktober 2007
Coschen–Seitwann (Żytowań)	Straße	Personenverkehr mit Ausnahme von Bussen, Warenverkehr mit Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 7,5 t	Die Öffnung des Grenzübergangs erfolgt auf jeden Fall erst nach dem vollständigen Inkrafttreten des Schengener Übereinkommens in der Republik Polen
Ostritz (Kloster Marienthal)–Rusdorf (Posada)	Straße	Personenverkehr: Fußgänger und Fahrradfahrer (ohne Motor)	Kein konkreter Termin bekannt
Zittau-Nord (B 178)–Klein Schönau (Sieniawka)	Straße	Personen- und Warenverkehr	Geplanter Baubeginn: 4. Quartal 2007

Darüber hinaus wird mit der polnischen Seite über folgende perspektivisch einzurichtende Grenzübergänge verhandelt:

– Güstebieser Loose–Güstebiese (Gozdowice): Straße (Fährverbindung), Personenverkehr mit Ausnahme von Bussen, Warenverkehr mit Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 t,

– Zelz–Siedlec: Straße, Personenverkehr: Fußgänger, Radfahrer,

– Guben–Guben (Gubin): Straße, Personenverkehr: Fußgänger und Fahrradfahrer (ohne Motor).

12. Wie ist der Planungsstand für die Grenzübergänge Schwedt, Hohenwutzen Süd und Eisenhüttenstadt?

    Welche neuen Erkenntnisse ergeben sich aus den jüngsten Verkehrszählungen hinsichtlich des verkehrswirtschaftlichen Nutzens sowie im Hinblick auf den Hochwasser- und Naturschutz für diese Verkehrsprojekte?

    Welche Trassierungen, die besonders den Hochwasser- und Naturschutz berücksichtigen, sind der Bundesregierung bekannt, und welche werden von ihr favorisiert?

Dem BMVBS ist aus regelmäßigen Gesprächen über bestehende und mögliche weitere grenzüberschreitende Straßenverbindungen mit dem Verkehrsministerium der Republik Polen und Vertretern der betroffenen deutschen Bundesländer sowie der polnischen Wojewodschaften bekannt, dass die Planungen für die notwendigen straßenbaulichen Maßnahmen für die noch nicht realisierten Grenzübergänge zwischen Schwedt-Nord und Nipperwiese (Ognica) und Hohenwutzen/Süd–Güstebiese (Gozdowice) noch nicht begonnen wurden. Beide Seiten sind sich jedoch einig, eine neue grenzüberschreitende Straßenverbindung im Raum zwischen Frankfurt/Oder und Eisenhüttenstadt zu schaffen. In Deutschland ist die Bundesstraße B 246n von der Bundesstraße B 112 bis zur Grenze Deutschland/Polen als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgeführt. Nach Kenntnis des BMVBS wird die zuständige Behörde des Landes Brandenburg voraussichtlich im September 2007 das Raumordnungsverfahren mit grenzüberschreitender Umweltverträglichkeitsprüfung einleiten. Jüngste Verkehrszählungen oder Vorzugsvarianten für die Trassierung liegen dem BMVBS auf Grund des Verfahrensstandes nicht vor.

13. Welche Ausbaumaßnahmen sind für die folgenden Eisenbahnstrecken zwischen Deutschland und Polen vorgesehen (z. B. Anzahl der Streckengleise, Höchstgeschwindigkeit, Elektrifizierung (mit Angabe des Stromsystems); bei uneinheitlichen Standards jeweils abschnittsweise?

   – Pasewalk–Szczecin (Stettin)
   – Angermünde–Szczecin (Stettin)
   – Berlin–Kostrzyn (Küstrin)–Krzyz Wielkopolski (Kreuz)–Tczew (Dirschau)–Baltikum
   – Leipzig–Cottbus–Guben–Czerwiensk (Rothenburg)–Poznan (Posen)
   – Berlin–Cottbus–Forst–Legnica (Liegnitz)–Wroclaw (Breslau)
   – Leipzig–Horka–Wegliniec (Kohlfurt)–Legnica (Liegnitz)–Wroclaw (Breslau)
   – Dresden–Görlitz–Wegliniec (Kohlfurt) bzw. Walbrzych (Waldenburg)

Die Ausbaumaßnahmen der einzelnen grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken mit der Republik Polen stellen sich wie folgt dar:

– Pasewalk–Stettin (Szczecin): Keine Ausbaumaßnahme vorgesehen.
– Angermünde–Stettin (Szczecin): 2-gleisig, elektrifiziert für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h. Es kommt bei der Elektrifizierung das Stromsystem des jeweiligen Hoheitsgebietes zur Anwendung.
– Berlin–Küstrin (Kostrzyn): Keine Ausbaumaßnahme geplant. Derzeit wird die Strecke im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen durch die DB AG saniert und mit moderner Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet. Zukünftig ist die Strecke mit 120 km/h befahrbar.
– Cottbus–Guben (Gubin): Der Bundesregierung sind keine Maßnahmen bekannt.
– Berlin–Cottbus–Forst–Teupitz (Tuplice): Ausbau für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h im Abschnitt Berlin–Cottbus sowie 2-gleisig zwischen Lübbenau und Cottbus. Im Abschnitt Cottbus–Forst sind keine Ausbaumaßnahmen vorgesehen. Gegebenenfalls erfolgt die Sanierung des Streckenabschnitts im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen, insbesondere die Brücke über die Spree.
– Hoyerswerda–Horka–Kohlfurt (Wegliniec): Durchgehend 2-gleisiger Ausbau, einschließlich Elektrifizierung für eine Streckengeschwindigkeit von 120 km/h (Vorrangstrecke für den Güterverkehr). Es kommt bei der Elektrifizierung das Stromsystem des jeweiligen Hoheitsgebietes zur Anwendung.
– Dresden–Görlitz (Zgorzelec): Abschnittsweise Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 120 bis 160 km/h sowie Elektrifizierung mit dem Stromsystem des jeweiligen Hoheitsgebietes.

14. Wie hoch sind die Sanierungs- und Ausbaukosten für die folgenden Eisenbahnstrecken zwischen Deutschland und Polen, und aus welchen Mitteln sollen sie finanziert werden (Angaben bitte tabellarisch aufschlüsseln)?
    - Pasewalk–Szczecin (Stettin)
    - Angermünde–Szczecin (Stettin)
    - Berlin–Kostrzyn (Küstrin)–Krzyz Wielkopolski (Kreuz)–Tczew (Dirschau)–Baltikum
    - Leipzig–Cottbus–Guben–Czerwiensk (Rothenburg)–Poznan (Posen)
    - Berlin–Cottbus–Forst–Legnica (Liegnitz)–Wroclaw (Breslau)
    - Leipzig–Horka–Wegliniec (Kohlfurt)–Legnica (Liegnitz)–Wroclaw (Breslau)
    - Dresden–Görlitz–Wegliniec (Kohlfurt) bzw. Walbrzych (Waldenburg)

Angaben zu den Kosten über einen ggf. anstehenden Sanierungsbedarf auf denjenigen Strecken, die nicht Bestandteil des Bedarfsplanes sind, liegen der Bundesregierung nicht vor. Die Festlegung von Sanierungsmaßnahmen an diesen Strecken ist eine eigenverantwortliche, unternehmerische Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, die entsprechend den Erfordernissen realisiert und vom Bund finanziert werden.

Der Ausbau der im Bedarfsplan Schiene enthaltenen grenzüberschreitenden Strecken erfolgt im Wesentlichen durch Bundesmittel, wobei die Möglichkeiten der Nutzung von EU-Fördermitteln in Betracht gezogen werden. Entsprechend dem bisher erreichten Planungsstand werden zum Ausbau der Strecke Angermünde–Grenze Deutschland/Polen Investitionen in Höhe von rund 104 Mio. Euro erforderlich und für die Strecke Hoyerswerda–Horka–Grenze Deutschland/Polen rund 163 Mio. Euro. Zur Strecke Dresden–Görlitz–Grenze Deutschland/Polen liegen der Bundesregierung derzeit noch keine Angaben zu den möglichen Investitionskosten vor.

15. In welchen Zeiträumen sollen die einzelnen Ausbaumaßnahmen für die folgenden Eisenbahnstrecken zwischen Deutschland und Polen jeweils durchgeführt werden (Angaben bitte tabellarisch aufschlüsseln)?
    - Pasewalk–Szczecin (Stettin)
    - Angermünde–Szczecin (Stettin)
    - Berlin–Kostrzyn (Küstrin)–Krzyz Wielkopolski (Kreuz)–Tczew (Dirschau)–Baltikum
    - Leipzig–Cottbus–Guben–Czerwiensk (Rothenburg)–Poznan (Posen)
    - Berlin–Cottbus–Forst–Legnica (Liegnitz)–Wroclaw (Breslau)
    - Leipzig–Horka–Wegliniec (Kohlfurt)–Legnica (Liegnitz)–Wroclaw (Breslau)
    - Dresden–Görlitz–Wegliniec (Kohlfurt) bzw. Walbrzych (Waldenburg)

Der Ausbau der Strecke Hoyerswerda–Horka–Grenze Deutschland/Polen–Kohlfurt (Wegliniec) wird voraussichtlich im Zeitraum 2010 bis 2013 erfolgen und der Ausbau Angermünde–Grenze D/PL–Stettin (Szczecin) nach 2011 beginnen. Zum Zeitpunkt der Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 120 bis 160 km/h auf der Strecke Dresden–Görlitz–Grenze Deutschland/Polen können derzeit keine Aussagen getroffen werden. Zudem ist die Elektrifizierung der Strecken gemäß Abkommen mit der Republik Polen ohnehin erst für einen späteren Zeitraum vereinbart worden.

Zu den Zeiträumen der Realisierung der Sanierung der Strecken, die nicht Bestandteil des Bedarfsplanes sind, wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

16. Welche Abkommen sind zu den entsprechenden Baumaßnahmen zwischen Deutschland und Polen notwendig?

Grundsätzlich sind zum Aus- und Neubau von grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken Abkommen mit dem jeweiligen Nachbarland zu schließen, um einen einheitlichen Ausbaustandard der Strecken auf beiden Seiten garantieren zu können. Dies ist jedoch nur für Strecken erforderlich, auf denen grenzüberschreitende Personenfern- und Güterzüge verkehren. Für Strecken, die überwiegend von regionaler Bedeutung sind, werden in der Regel keine Abkommen geschlossen.

17. Welche Abkommen zu den entsprechenden Baumaßnahmen haben die Bundesrepublik und Polen bereits abgeschlossen, und welche müssen noch geschlossen werden, insbesondere hinsichtlich der angestrebten Ausbaustandards und der Finanzierung?

Zum Ausbau der Strecken Hoyerswerda–Horka–Grenze Deutschland/Polen und Dresden–Görlitz–Grenze Deutschland/Polen wurde bereits im April 2003 ein Abkommen mit der Republik Polen geschlossen. Nach Abschluss des Abkommens zu den Eisenbahngrenzbrücken über die Oder und Lausitzer Neiße beginnen die Verhandlungen zum Ausbau der Strecke Angermünde–Stettin (Szczecin), wobei der Abschnitt Pasewalk–Stettin (Szczecin) voraussichtlich mit einbezogen wird. Für die anderen genannten Eisenbahnstrecken ist der Abschluss von Abkommen mit der Republik Polen nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich (siehe Antwort zu Frage 16).

18. Sind für den Neubau der Eisenbahnbrücke bei Frankfurt (Oder) bereits alle notwendigen Vereinbarungen über die Finanzierung und die technischen Standards geschlossen worden?

Wenn nicht, welchen Vereinbarungen stehen noch aus, und was sind die Gründe dafür, dass diese noch nicht abgeschlossen wurden?

Der Staatsvertrag zum Neubau und zur Instandhaltung der Eisenbahngrenzbrücken über die Oder und Lausitzer Neiße ist seit kurzem schlussverhandelt worden. Erforderlich ist noch die Genehmigung der EU zum Abweichen vom bestehenden EU-Mehrwertsteuerrecht. Ziel ist, den Staatsvertrag bis Oktober 2007 zu unterzeichnen. Es ist davon auszugehen, dass die zur Erlangung des Baurechts für den Neubau der Eisenbahngrenzbrücke bei Frankfurt (Oder) noch erforderlichen Genehmigungen rechtzeitig vorliegt, damit im Oktober 2007 mit dem Neubau der Brücke begonnen werden kann.

19. Wie hat sich der Anteil des kombinierten Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen über die deutsch-polnische Grenze seit 1990 entwickelt (bitte jahresweise aufschlüsseln)?

Die Daten sind dargestellt in Tabelle 4 für den Eisenbahnverkehr und in Tabelle 5 für den Seeverkehr. Angaben für den Eisenbahnverkehr liegen erst seit 2005 vor; für den Seeverkehr seit 1999.

Der Binnenschiffsverkehr mit Polen basiert zum weitaus größten Teil auf Massengütern. Der Containerverkehr spielt im Güteraustausch mit Polen dabei nur eine unwesentliche Rolle. Insofern kann der Anteil des kombinierten Verkehrs für den Binnenschiffsverkehr mit Polen gleich Null gesetzt werden.

Tabelle 4: Kombinierter Ladungsverkehr Deutschland–Polen auf der Schiene

Jahr	insgesamt	Versand in das Ausland[1]	Empfang aus dem Ausland[1]	Durchgangsverkehr[1]
		Verkehr mit Polen in t		
2005	11 958 616	3 068 586	7 405 052	1 484 978
2006	13 643 898	3 911 297	8 264 736	1 467 865
		Kombinierter Verkehr[2] mit Polen in t		
2005	1 027 409	589 791	178 870	258 748
2006	1 194 937	781 107	236 316	177 514
		Anteil in %		
2005	8,59	19,22	2,42	17,42
2006	8,76	19,97	2,86	12,09

[1] bezogen auf Deutschland
[2] Großcontainer/Wechselbehälter

Tabelle 5: Kombinierter Ladungsverkehr Deutschland–Polen im Seeverkehr

Jahr	**Güterumschlag insgesamt** (1000 t)	**darunter: in Containern** (1000 t)	**Anteil kombinierter Verkehr** (%)
1999	4 598	816	17,75
2000	5 515	1 332	24,15
2001	6 267	1 423	22,71
2002	6 458	1 675	25,94
2003	8 052	2 015	25,02
2004	6 929	2 733	39,44
2005	7 122	3 294	46,25
2006	7 300	3 906	53,51

20. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung eingeleitet, um den Anteil des kombinierten Verkehrs zwischen Deutschland und Polen zu erhöhen, und welche weiteren Maßnahmen sind geplant?

Es fanden Gespräche mit Vertretern der polnischen Regierung und der polnischen Staatseisenbahn PKP statt. Konkrete Maßnahmen wurden jedoch bisher nicht beschlossen und sind zz. auch nicht geplant.

21. Wie viele Güterzüge haben nach den Informationen der Bundesregierung entsprechend den Erhebungen der Bundespolizei jeweils die folgenden Grenzübergänge passiert (bitte für den Zeitraum 2003 bis 2007 nach Monaten und Richtung tabellarisch aufschlüsseln):

– Grambow
– Tantow
– Küstrin-Kietz
– Frankfurt (Oder)
– Guben
– Forst
– Horka
– Görlitz

Die Bundespolizeibehörden erheben an der Grenze Deutschland/Polen keine Daten des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs; der Bundesregierung liegen demzufolge keine Informationen im Sinne der Fragestellung vor.

22. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen bzw. hat sie bereits eingeleitet, um die Zahl der grenzüberschreitenden Direktverbindungen im Fern- und Regionalverkehr zwischen Deutschland und Polen zu erhöhen?

Die Einrichtung grenzüberschreitender Direktverbindungen im Eisenbahnfernverkehr mit Polen fällt in die unternehmerische Zuständigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Für das Angebot im Regionalverkehr sind die Bundesländer zuständig.

23. Inwiefern setzt sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür ein, privaten Anbietern einen diskriminierungsfreien Netzzugang im grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr zwischen Deutschland und Polen zu ermöglichen?

Die Bundesregierung unterstützt die Bemühungen der Europäischen Union zur Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraumes. Voraussetzung hierfür ist die Gewährleistung des diskriminierungsfreien Netzzugangs. Im Güterverkehr ist der freie Zugang seit 1. Januar 2007 europaweit realisiert. Der Netzzugang im grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonenverkehr einschließlich der Kabotage zum 1. Januar 2010 wurde soeben als Teil des sog. 3. Eisenbahnpaketes unter deutscher Ratspräsidentschaft beschlossen. Deutschland wird auch hier für eine zügige vollständige Netzöffnung eintreten.

24. Was hat die Bundesregierung auf europäischer Ebene unternommen, um die Zulassung von Schienenfahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr zu vereinfachen?

Seit jeher ist sich die Bundesregierung der Bedeutung bewusst, die dem grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr angesichts der zentralen Lage der Bundesrepublik Deutschland im Herzen Europas und der damit verbundenen Funktion als Haupttransitland zukommt. Basierend auf den Erfahrungen in der intensiven Zusammenarbeit der deutschen und französischen Eisenbahnbehörden bei der internationalen Zulassung der für den Einsatz auf der Schnellfahrstrecke Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS) vorgesehenen Hochgeschwindig-

keitszüge ICE 3M und Rhealys wurden Vereinfachungen vereinbart, denen zufolge auf Doppelüberprüfungen bei unterschiedlichen, aber gleichwertigen nationalen Anforderungen verzichtet wird. Diese Vereinbarung ist festgehalten in dem viel beachteten „Protokoll betreffend den Einsatz der gegenseitigen Zulassungsverfahren der konventionellen Lokomotiven" vom 13. März 2006, das die Verkehrsminister Tiefensee und Perben am 14. März 2006 durch einen Notenaustausch zur Grundlage bilateraler Zulassungspraxis gemacht haben. Analoge Initiativen hat die Bundesregierung auch zu anderen europäischen Staaten ergriffen.

Daher hat die Bundesregierung auch zu Beginn der deutschen Ratspräsidentschaft die Behandlung des am 13. Dezember 2006 von der Europäischen Kommission vorgelegten Maßnahmenbündels zur „Cross Acceptance" aufgenommen, das Entwürfe für drei Rechtsakte enthält. Mit breiter Zustimmung der anderen Mitgliedstaaten wurde die neue Interoperabilitätsrichtlinie intensiv beraten, in der künftig alle Regelungen zur Fahrzeugzulassung enthalten sind. Über den Vorschlag der Europäischen Kommission zur Verschmelzung der bestehenden Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG hinaus wurden auch sämtliche diesbezüglichen Regelungen der Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG dorthin transferiert, Erfahrungen aus der Vergangenheit integriert und die Struktur international verknüpfter Fahrzeugregister verbessert. Obwohl diese Beratungen sehr kompliziert und intensiv verliefen, konnte das Dossier noch unter deutscher Ratspräsidentschaft nahezu abgeschlossen werden und berücksichtigt bereits auch viele Forderungen des Europäischen Parlaments. Damit ist eine Verabschiedung des gesamten Maßnahmenbündels noch während der jetzt angelaufenen portugiesischen Ratspräsidentschaft durchaus möglich.

25. Inwiefern wurde bei den bisher vorgenommenen Ausbaumaßnahmen auf der Strecke von Angermünde nach Szczecin (Stettin) das Zugsicherungssystem ETCS installiert?

Derzeit wird die Strecke Angermünde–Grenze Deutschland/Polen mit moderner Leit- und Sicherungstechnik im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen ausgerüstet. Die Ausrüstung der Strecke mit ESTW-Technik bildet die Grundlage, um zu einem späteren Zeitpunkt die Strecke mit ETCS ohne verlorene Investitionen nachrüsten zu können.

26. Können die im Rahmen der auf der Ostbahn bereits durchgeführten und geplanten Baumaßnahmen errichteten Gleis-, Signal- und sonstigen Anlagen auch bei einer Geschwindigkeit von 160 km/h genutzt werden, und sind sie mit einer späteren Elektrifizierung kompatibel?

    Wenn nein, welche Anlagenteile sind neu zu errichten?

Die „Ostbahn" genannte Strecke Berlin–Küstrin-Kietz–Grenze Deutschland/Polen ist nach Kenntnis der Bundesregierung trassierungsmäßig zum großen Teil für 160 km/h geeignet. Allerdings sind die von der DB Netz AG bereits ausgeführten und geplanten Maßnahmen auf eine Geschwindigkeit von 120 km/h ausgerichtet. Ein Ausbau auf 160 km/h und eine Elektrifizierung sind weder vorgesehen noch erforderlich.

27. Ist das von der Deutschen Bahn in Küstrin-Kietz neu errichtete elektronische Stellwerk ETCS-konform?

    Wenn nein, warum wurden auf dieser wichtigen grenzüberschreitenden Verbindung von Berlin in das Baltikum keine europäischen Standards realisiert?

Grundsätzlich ist jedes neue elektronische Stellwerk, und somit auch das Stellwerk in Küstrin-Kietz, ETCS-konform. Da es sich hier nicht um eine TEN-Strecke handelt, werden die europäischen Standards hinsichtlich ETCS erst zu einem späteren Zeitpunkt angewandt.

28. Ist die Trasse der Bahnstrecke Guben–Lubsko (Sommerfeld)–Zagan (Sagan) auf deutscher und polnischer Seite noch als Bahnstrecke gewidmet?

    Wenn nein, ist auf deutscher und polnischer Seite eine Freihaltung dieser Trasse für den Fall einer späteren Wiederinbetriebnahme gesichert?

Die Grundstücke der stillgelegten Teilstrecke Guben–Bundesgrenze Deutschland/Polen (Richtung Gubinek) sind nach Mitteilung des Eisenbahn-Bundesamtes noch für Eisenbahnbetriebszwecke bestimmt. Zur diesbezüglichen rechtlichen Einordnung des Streckenabschnitts auf polnischer Seite liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

29. Wie viele LKW haben nach den Informationen der Bundesregierung die Grenzübergänge zwischen Polen und Deutschland passiert (bitte für den Zeitraum 2003 bis 2007 nach Übergängen, Monaten, Gewicht [3,5 bis 7,5 Tonnen, 7,5 bis 12 Tonnen, über 12 Tonnen] und Richtung aufschlüsseln)?

Angaben über LKW-Fahrten zwischen Polen und Deutschland in der erbetenen Aufschlüsselung nach Grenzübergängen, Monaten und Gewicht der Fahrzeuge für den Zeitraum 2003 bis 2007 liegen der amtlichen Statistik nicht vor.

30. Ist es zutreffend, dass mit dem Inkrafttreten des Schengen-Abkommens die im deutsch-polnischen Grenzabkommen von 1992 für bestimmte Grenzübergänge getroffenen Vereinbarungen über Gewichtsbeschränkungen bei LKW entfallen werden?

    Wenn ja, welche Grenzübergänge sind betroffen, und an welchen Grenzübergängen ist aus baulichen Gründen auch weiterhin eine Gewichtsbeschränkung erforderlich?

Im Vorfeld des vollständigen Inkrafttretens des Schengener Übereinkommens auch in der Republik Polen wird durch die zuständigen deutschen und polnischen Straßenverkehrsbehörden vor Ort insbesondere unter Berücksichtigung des straßenbaulichen Zustandes der jeweiligen grenzüberschreitenden Straße bzw. Brücke gemeinsam über die künftig zulässige Nutzung nur noch straßenverkehrsrechtlich zu entscheiden sein.

31. Wie beurteilt die Bundesregierung den Entfall der Gewichtsbeschränkung insbesondere im Hinblick auf die Erhöhung der CO_2-Emissionen durch die zu erwartende Zunahme des LKW-Verkehrs, die Lärm- und Staubbelastung der Anwohner und die Belange des Naturschutzes?

Die höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten der EU sind durch die Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr, geändert durch die Richtlinie 2002/7/EG vom 18. Februar 2002, festgelegt. In ihrem Hoheitsgebiet dürfen die Mitgliedstaaten von den Werten der Richtlinie abweichen.

32. Wie viele Binnenschiffe haben nach Information der Bundesregierung in den Jahren 2003 bis 2007 die deutsch-polnische Grenze überquert, und welche Transportmengen wurden dabei befördert (bitte nach Übergangsstelle, Monat und Richtung aufschlüsseln)?

In nachfolgender Tabelle sind die Schiffsdurchgänge an den Schleusen Eisenhüttenstadt an der Spree-Oder-Wasserstraße sowie Hohensaaten Ost, Hohensaaten West und Schwedt an der Havel-Oder-Wasserstraße dargestellt. Diese Daten geben einen Anhalt für den grenzüberschreitenden Güterverkehr per Binnenschiff zwischen Deutschland und Polen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass sich die Angaben teilweise überschneiden (z. B. Hohensaaten West und Schwedt) und auch innerdeutsche Verkehre (z. B. zum Hafen Schwedt) enthalten.

Die zur Beantwortung einer Kleinen Anfrage zur Verfügung stehende Frist erlaubt keine detailliertere Aufschlüsselung und Auswertung der Daten aus der Schleusenstatistik.

Tabelle 6: Schiffsdurchgänge an Schleusen der Spree-Oder-Wasserstraße und der Havel-Oder-Wasserstraße

Jahr	Schleuse	Eisenhüttenstadt		Hohensaaten Ost		Hohensaaten West		Schwedt	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
2003	Güterschiffe	558	515	2 191	1 165	1 863	2 891	1 780	1 276
	Ladung (t)	31 939	216 599	159 365	477 884	380 635	1 144 031	760 534	225 035
2004	Güterschiffe	373	395	2 497	1 413	1 796	2 976	638	408
	Ladung (t)	77 533	133 236	109 842	599 699	357 507	1 238 249	286 994	89 729
2005	Güterschiffe	183	91	3 664	1 478	1 150	3 435	908	268
	Ladung (t)	10 668	26 275	254 973	636 920	395 867	1 422 456	410 592	89 582
2006	Güterschiffe	157	89	2 642	1 118	1 706	3 326	849	430
	Ladung (t)	2 026	22 481	106 787	497 051	260 198	1 378 671	393 992	65 443
bis 31. 05. 2007	Güterschiffe	376	354	540	256	128	480	113	37
	Ladung (t)	53 672	133 427	39 756	89 156	35 797	183 428	47 881	12 741

33. Welche Planungen existieren in Deutschland und Polen für den Ausbau der folgenden Wasserstraßenverbindungen: Oder-Havel-Kanal, einschließlich Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße, Oder-Spree-Kanals, der Oder, der Warta (Warthe) und der Notec (Netze)?

34. Welche Schiffstypen sollen nach dem Ausbau auf welchen Abschnitten verkehren können?

    Ist auf Flüssen der Bau weiterer Staustufen vorgesehen, und wenn ja, wo?

35. Welche polnisch-deutschen Abkommen sind für die Realisierung der folgenden grenzüberschreitenden Wasserstraßenverbindungen notwendig: Oder-Havel-Kanal, einschließlich Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße, Oder-Spree-Kanal, Oder, Warta (Warthe) und Notec (Netze), und wie sollen die entsprechenden Projekte finanziert werden?

    Wie hoch sind die benötigten Finanzmittel?

Die Fragen 33, 34 und 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entsprechend der Festlegung im Bundesverkehrswegeplan 2003 wird die Oder-Havel-Wasserstraße (HOW) zwischen Berlin und der Mündung der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße in die Westoder für den Verkehr mit dem sogenannten Großmotorgüterschiff (110 m Länge, 11,40 m Breite) ausgebaut. Insgesamt sind an der HOW einschließlich Ersatzinvestitionen (Schiffshebewerk Niederfinow, Nachsorgemaßnahmen an Dämmen und Bauwerken) Investitionsmittel in Höhe von rund 590 Mio. Euro im Bundeshaushalt veranschlagt.

Der geplante Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße für den Verkehr mit Küstenmotorschiffen mit einer Abladetiefe von 3,50 m zwischen Schwedt und der Westoder ist gemäß der Fußnote 68 im Bundesverkehrswegeplan 2003 abhängig von einer vertraglichen Einigung mit Polen über die auf polnischem Gebiet erforderlichen Maßnahmen. In der Vorplanung wurden für dieses Projekt Investitionskosten von rund 40 Mio. Euro ermittelt.

Am Oder-Spree-Kanal sind keine Ausbaumaßnahmen geplant. Lediglich die Schleusen am Oder-Spree-Kanal sollen im Zuge notwendiger Erhaltungsmaßnahmen auf eine Nutzlänge von 115 m verlängert werden.

An der Oder werden von der Bundesregierung keine Ausbaupläne verfolgt. Mit Blick auf die gemeinsame Verantwortung Deutschlands und Polens für die Grenzoder wird derzeit eine technische Konzeption erarbeitet und mit Polen abgestimmt, mit der durch punktuelle Maßnahmen (Wiederherstellung der Wirkung ursprünglich vorhandener Regelungsbauwerke) die Sicherung der Abflussverhältnisse gegen die Gefahr des Eisversatzes sowie der Eisaufbruch und der Hochwasserschutz sichergestellt werden sollen. Ein Bau von Staustufen ist nicht vorgesehen.

Zu Ausbaumaßnahmen auf polnischem Staatsgebiet (Warthe und Netze) liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

36. Welche Abkommen für den Ausbau der grenzüberschreitenden Wasserstraßenverbindungen wurden bereits geschlossen und welche Finanzierungsabkommen bereits getroffen?

Zu den genannten Vorhaben wurden bisher noch keine vertraglichen Vereinbarungen mit Polen abgeschlossen.

37. In welchem Zeitrahmen erwartet die Bundesregierung die Realisierung des Ausbaus der grenzüberschreitenden Wasserstraßenverbindungen?

Die Gespräche mit Polen zum Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße und zur Grenzoder dauern noch an. Aussagen zu Realisierungszeiträumen wären verfrüht.

38. Wie beurteilt die Bundesregierung den volkswirtschaftlichen Nutzen dieser Wasserstraßenprojekte, insbesondere im Vergleich zu Investitionen in gleicher Höhe in den Aus- und Wiederaufbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindungen?

39. Wie beurteilt die Bundesregierung den Nutzen dieser Wasserstraßenprojekte im Hinblick auf die Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen, insbesondere im Vergleich zu Investitionen in gleicher Höhe in den Aus- und Wiederaufbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindungen?

Die Fragen 38 und 39 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei Aufnahme des Ausbaus der Havel-Oder-Wasserstraße in den Bundesverkehrswegeplan wurde der volkswirtschaftliche Nutzen der Maßnahme mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,8 nachgewiesen. Der Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße für den Verkehr mit Küstenmotorschiffen hat mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,7 ein vergleichbares Ergebnis erzielt. In der Nutzen-Kosten-Analyse wurde entsprechend der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung auch der Nutzen berücksichtigt, der sich aus der Verminderung der Abgasbelastung (einschließlich der CO_2-Reduzierung) sowohl durch die verbesserten Abladebedingungen der Schiffe als auch durch die Aufkommensverlagerung auf die Wasserstraße ergibt. Ein direkter Vergleich der Wasserstraßenmaßnahmen mit Vorhaben zum grenzüberschreitenden Schienenverkehr ist vor dem Hintergrund unterschiedlicher Verkehrsrelationen weder aussagekräftig noch methodisch sinnvoll.

40. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen des Klimawandels auf die Schiffbarkeit der Oder und im Odereinzugsgebiet?

Regionalspezifische Aussagen zu möglichen Auswirkungen eines Klimawandels sind auf der Grundlage der bekannten globalen Klimaszenarien noch nicht möglich. Die Schiffbarkeit der Oder ist nur im Mittellauf von möglichen Veränderungen des hydrologischen Kreislaufs und dem daraus resultierenden Wasserdargebot abhängig. Der überwiegende Teil der Oder auf dem Staatsgebiet der Republik Polen ist staureguliert und damit hinsichtlich der Schiffbarkeit weitgehend unabhängig von der Dynamik des Abflussregimes. Gleiches gilt für die Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße am Unterlauf der Oder und damit für die Verbindung Berlin–Stettin–Ostsee.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333